Mały MODELARZ

ROK VII • NUMER 8 • 1964 r. • CENA 4,50 zł

Samochód osobowy „TATRA 603"

Skala 1:25

Samochód osobowy „Tatra 603" produkowany jest seryjnie w Czechosłowacji. Samochody tego typu odznaczają się wysokimi walorami technicznymi, jezdnymi i dużą jakością obróbki wszystkich części. Wyjątkowe właściwości aerodynamiczne wozu stwarzają niewielki opór powietrza, co daje znaczną oszczędność w zużyciu paliwa (w porównaniu z innymi wozami tej samej kategorii). Trzeba stwierdzić, że samochód „Tatra 603" jest wozem wysokiej klasy i może śmiało konkurować z każdym innym samochodem zagranicznym.

Jako ciekawostkę należy podać, że samochód osobowy „Tatra" produkowany jest w najstarszej fabryce samochodów w środkowej Europie. Pierwszy samochód opuścił zakłady w 1897 r.

Dane techniczne:

długość	5,06 m
szerokość	1,91 m
wysokość	1,53 m
rozstaw osi	2,75 m
ciężar własny	1470 kg
prędkość maks.	162 km/h

zużycie paliwa przy całkowitym obciążeniu i prędkości 115 km/h = 13 l/100 km.

Zbiornik paliwa pojemności 50 l.

Z zamieszczonych planów można zbudować piękny model samochodu „Tatra 603". Dodatkową atrakcją jest to, że po wbudowaniu silnika elektrycznego model może się poruszać. Do napędu modelu samochodu najlepiej nadaje się silnik elektryczny 4,5 V o 2.000 obr/min. Silniki takie są do nabycia w składnicach modelarskich.

WSKAZÓWKI BUDOWY

Budowa modelu nie jest zupełnie prosta. Wszystkie części karoserii muszą być mniej lub więcej, czysto z obu stron uwypuklone. Osiąga się to za pomocą przeciągnięcia części przez ostry kant stołu lub nożyczek. Zaleca się dopasowanie części przed sklejeniem. Niestaranne wycięcie lub niewłaściwe uwypuklenie mogą mieć wpływ na dokładność dopasowania części.

Należy zwrócić uwagę na różne liniowania. Mają one następujące znaczenie:

---------- zarysować nożem i zagiąć do tyłu,

-..-..-..-..-.. zarysować nożem i zagiąć do przodu,

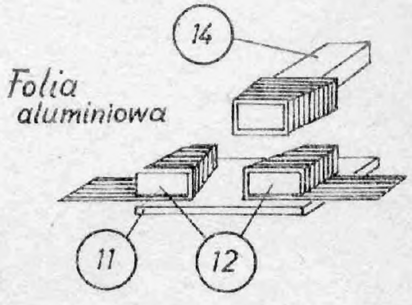
. . . . nie zarysowywać, zagiąć jedynie do tyłu,

-.-.-.-.-.-.-. linie graniczne części naklejanych.

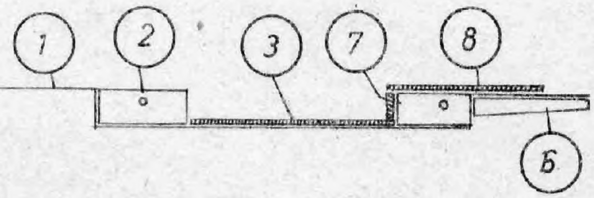
Budowa następuje w kolejności numerowania.

Strzałki pod numerami części wskazują, czy część ma być złożona po prawej, czy po lewej stronie wozu (patrząc w kierunku jazdy). Części, których numery znajdują się w czerwonym polu, należy wzmocnić tekturą, przy czym trzeba uwzględnić wskazówki dotyczące wzmacniania tekturą, podane we wskazówkach budowy.

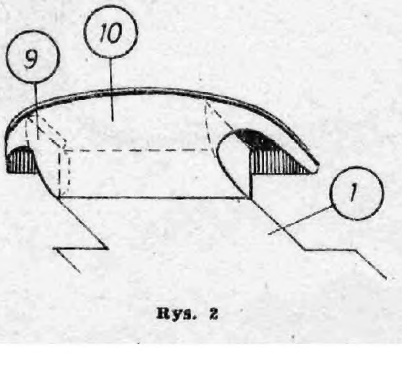
Z części 1 powstaje zasadnicza płyta wozu. Części 2 nakleja się jako łożyska osi na osie przednie. Otwory w tych częściach jak i w tylnych łożyskach osiowych należy starannie wyciąć. Następnie część 3 naklejamy na mocną tekturę o grubości 1 mm i przyklejamy do płyty zasadniczej. Strzałki na częściach wskazują kierunek jazdy. Łożyska osi wzmacnia się za pomocą części 4 (z przodu) i 5 (z tyłu), które również nakleja się na 1 mm tekturę (nie zapomnieć o otworach). Część 6 należy nakleić na tylnym końcu płyty zasadniczej od dołu. Obie części boczne leżą w przedłużeniu tylnych wycięć na kołach. Części 7 i 8 trzeba wzmocnić za pomocą 1 mm tektury. Część 7 naklejamy pionowo na część 3. Służy ona łącznie z dwoma tylnymi łożyskami osiowymi za łożysko dla części 8. Rysunek 1 przedstawia sposób budowy podwozia. Obie części 9 trzeba nakleić od dołu z przodu na płytę zasadniczą, również i tu w przedłużeniu wycięć na koła. Następnie przyklejamy część 10 za pomocą ząbków, po uprzednim odpowiednim uwypukleniu i dopasowaniu do dolnego brzegu płyty zasadniczej. Z kolei przy pomocy ząbków przyklejamy do przedniego brzegu płyty zasadniczej. Części 9 służą przy tym za części formujące i za boczne zakończenia pojemnika na koło zapasowe (rys. 2). Z części 11, 12, 13 i 14 powstaje wyłącznik silnika. Część 11 należy nakleić na 1 mm tektury. Części 12 i 14 zaopatrujemy we wzmocnienia z 2 mm tektury. Obie części 12 trzeba teraz okleić folią aluminiową (z opakowania papierosów), przy czym folia musi leżeć na zewnątrz. To samo robimy ze stożkowatymi zakończeniami części 14. Części 12 naklejamy na część 11. Część 13, naklejoną uprzednio na tekturę 1 mm, trzeba nakleić od góry na części 12. Zaleca się tu pracę bez pośpiechu, aby klej dobrze wysechł. Rysunek 3 przedstawia budowę wyłącznika. W końcu naklejamy go na tylny koniec płyty zasadniczej.



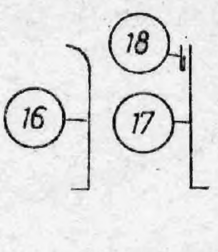
Rys. 3



Rys. 1



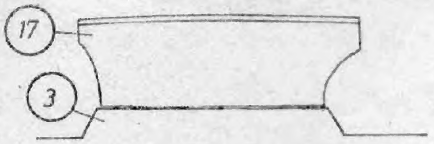
Rys. 2



Rys. 4

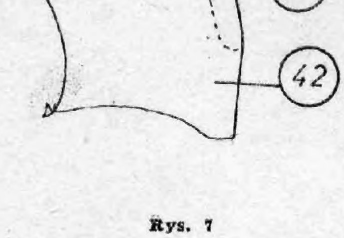
Część 15 naklejamy do zaznaczonego na płycie zasadniczej zaokrąglenia, jako obudowę reflektorów. Teraz przygotowujemy części boczne karoserii, tzn. części 16. Ząbki klejące załamujemy odpowiednio

do zaznaczonych na nich linii. Górne brzegi części bocznych uwypuklamy według rysunku 4, następnie możemy skleić razem przednie i tylne końce. Obie części boczne naklejamy za pomocą ząbków pod drzwiami od dołu do płyty podłogowej, i za pomocą małych ząbków z przodu od góry do płyty podłogowej. Z obu części 17 należy z kolei skleić pasek 18 zgodnie z rysunkiem 5. Następnie trzeba obie części 17 przykleić od środka do części 16 i od dołu do płyty zasadniczej. Sklejki 18 leżą wewnątrz wozu. Uzgodnienie z brzegami części 3 od wycinku koła do wycinku koła daje prawidłowe położenie części 17 (rysunek 6). Część



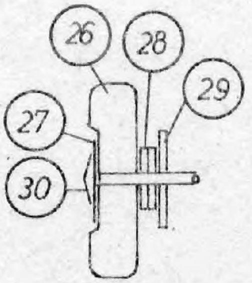
Rys. 6

19 nakleja się za pomocą ząbków 20 do otwartego pudła od góry. Miejsce jej jest na części 3 i służy za pojemnik do płaskiej baterii 4,5 wolta. Zgodnie z rysunkiem 7 należy tylną ściankę tego pudła okleić dwoma arkusikami folii aluminiowej. Z części 21 powstaje przednia maska, górna. Za pomocą ząbków 22 skleja się ją razem. Część 23 służy za szablon. Należy ją usztywnić przez naklejenie części 24. Część ta jako formująca musi być naklejona z tyłu od dołu na część 21, nadając jej prawidłowe uwypuklenie. Teraz możemy umocować część



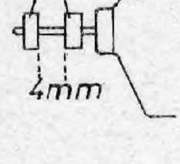
Rys. 7

21 na części 15 i obie części boczne 16. Formujemy odpowiednio część 25 i przyklejamy rozwarcie na część 21. Następną pracą jest wykonanie kół. Każdą część 26 nakładamy na tekturę o grubości 7 mm. Brzegi szlifujemy i zaokrąglamy za pomocą drobnego papieru ściernego. W kołach lub pojedynczych tarczach wykonujemy otwory. Otwory powinny być tak duże, aby trójkątna sklejka pełniła rolę ośki. Wewnętrzne okręgi należy wyciąć do głębokości 1 mm (ostrym nożem) i tu nakleić części 27. Teraz można od razu nasadzić koła przednie. Koło nasuwamy na ośkę o długości 7 cm i tam przyklejamy. Ośki wkładamy poprzez przednie łożyska osi i wsuwamy następnie drugie koło. Prawe tylne koło zaopatrujemy od strony wewnętrznej w koło pasowe. Części 28 i 29 naklejamy na tekturkę o grubości 1 mm, następnie sklejamy części razem i przyklejamy do koła, przy czym należy zwrócić uwagę na to, aby otwory na osie leżały dokładnie ponad sobą. Tylna oś — tak samo o długości 7 cm — wsunięta zostaje poprzez łożyska osi. Po prawej stronie należy nałożyć i nakleić koło napędowe z kołem pasowym, po lewej drugie koło. Talerze 30 uzupełniają koła (rysunek 8). Z kolei zabiera-

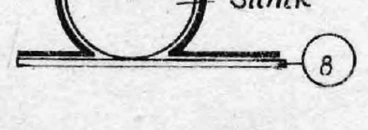


Rys. 8

my się do wbudowania silnika (silnik 4,5 woltów o 2000 obr/min). Na zewnętrznym końcu osi silnikowej przyklejamy pasek 31. Po wyschnięciu kleju pasek zwijamy i sklejamy. To samo robimy z drugim paskiem 31, który powinien się znaleźć około 4 mm dalej wewnątrz na osi (rysunek 9). Silnik przytwierdzamy do części 8, najlepiej w sposób, w jaki to jest przedstawione na rysunku 10. Pasek z tektury ma szerokość 2 cm, celowe jest zastosowanie tu tektury prawdziwie elastycznej, która się nie połamie. Długość wyniknie sama. Odstęp pomiędzy oboma paskami na osi silnika powinna leżeć na jednej linii ponad kołem pasowym. Oś silnikowa znajduje się na wysokości dwóch krótkich kresek (znaków) na części 8. Oba kontakty na silniku jeden leżący z przodu, a drugi z tyłu zostają zagięte poziomo. Przeniesienie napędu z silnika na oś następuje za pomocą gumy, którą nakładamy podwójnie lub ewentualnie nawet potrójnie na koło pasowe i na oś silnika. Aby uniknąć ciągnięcia silnika do tyłu przez gumę, dajemy wspornik z tektury (rysunek 11). Jako przewodów używamy folii alu-



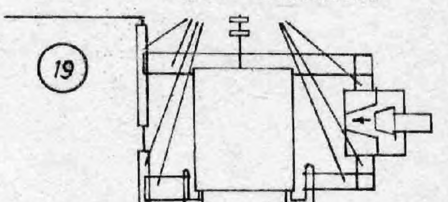
Rys. 9



Rys. 10

Rys. 11

miniowej w postaci pasków o szerokości 5 do 8 mm. Z prawego pola pudła na baterię wyprowadzamy pasek aż do prawego paska wyłącznika. Z lewego paska wyłącznika prowadzi dalszy pasek do tylnego gniazdka silnika, do którego zostaje przyklejony. Przy naklejaniu na siebie poszczególnych pasków należy zwrócić uwagę, aby każdorazowo folię naklejać na folię. Miejsca sklejenia należy mocno przycisnąć. Następnie z lewego pola pudła bateryjnego wyprowadzamy połączenie do przedniego gniazdka (rysunek 12). Obieg prądu powoduje przesunięcie hebelka wy-



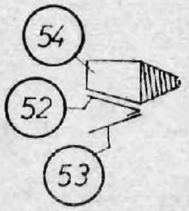
Rys. 12

łącznika. Baterię układamy w pudle w ten sposób, by języczki miały dobry kontakt z folią. Dodatni koniec leży na prawo.

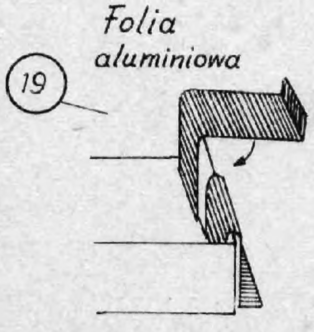
Wreszcie możemy zakończyć pracę przy karoserii. Najpierw naklejamy po uprzednim odpowiednim uwypukleniu, dolną część tylną 32. Zamyka ona od dołu na wysokości części boczne. Miejsce pod numerem rejestracyjnym należy wyciąć,

tamtędy bowiem przesuwa się wyłącznik silnika. Z części 33 powstaje górna obudowa. Należy ją razem skleić (paski łączące 34), a następnie uzupełnić następującymi częściami: część 35 tworzy przednią część dachu. Utrzymuje się ona ponad przednią szybą za pomocą pasków łączących 36 i 37, jak również za pomocą ząbków (część należy uwypuklić i dopasować). Część 38 tworzy tylną część dachu. Przytwierdza się ją za pomocą pasków łączących 39 i 40. Pod oknami bocznymi przyklejamy od wewnątrz do lewej i prawej strony po jednym pasku 41. Każdy pasek wystaje na 2,5 mm do dołu. Po naklejeniu części górnej na część tylną 32 należy oba paski wetknąć w szpary, jakie powstały między ścianką wewnętrzną 17 a paskami 18. W ten sposób górna część wozu odchyla się do tyłu. Mamy zatem dostęp do baterii, silnika i gumy. Z części 42 powstają dysze wylotowe powietrza. Formuje się je w sposób podany na rysunku 13. Części 43 wzmacniamy tekturą i przyklejamy jako części formujące z tyłu na część 42 w przewidzianych na to wycinkach. Kto chce sobie zadać trud, ten może żebra 44, wzmocnione cienką tekturą, przykleić na białych liniach w dyszach. Światła tylne powstają z części 45. Dopasowuje się je do formy części 43 i rozwarte przykleja na nie.

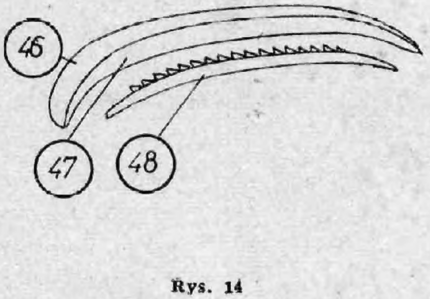
Przedni zderzak sklejamy z części 46 (część górna) i 47 (część dolna). Pasek 48 przyklejamy na części widocznej (rysunek 14). Część 49 tworzy numer rejestracyjny. Z części 50 i 51 powstaje środkowa część tylnego zderzaka. Ma on swoje miejsce na części 32. Części 52 (u góry) i 53 (u dołu) skleja się razem i nakłada na lewo i na prawo na część 50. Końcową pracą jest wykonanie gumowych odbijaczy. Paski 54 ciasno sklejamy w rolkę w kierunku pokazanym strzałką. Ostrym nożem ścinamy je ukośnie, tak aby je można było przykleić poziomo na miejscach oznaczonych na zderzakach (rysunek 15). W ten sposób nasz model „Tatry 603" jest gotowy do jazdy.



Rys. 15



Rys. 13



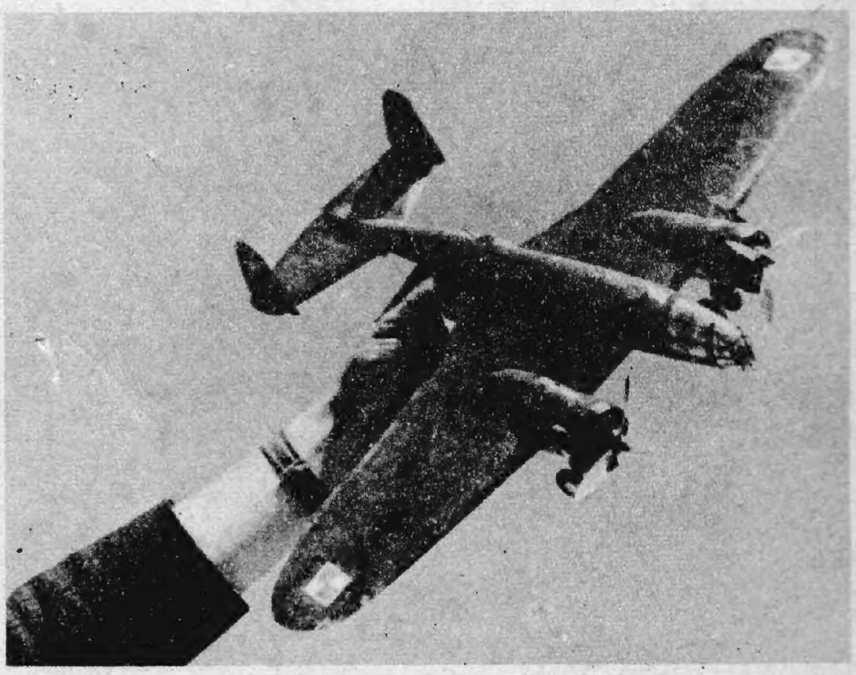
Rys. 14

Dodatkowy numer „Małego Modelarza"

NASTĘPNY NUMER „MAŁEGO MODELARZA" BĘDZIE NUMEREM DODATKOWYM I ZNAJDZIE SIĘ TYLKO W SPRZEDAŻY KIOSKOWEJ.

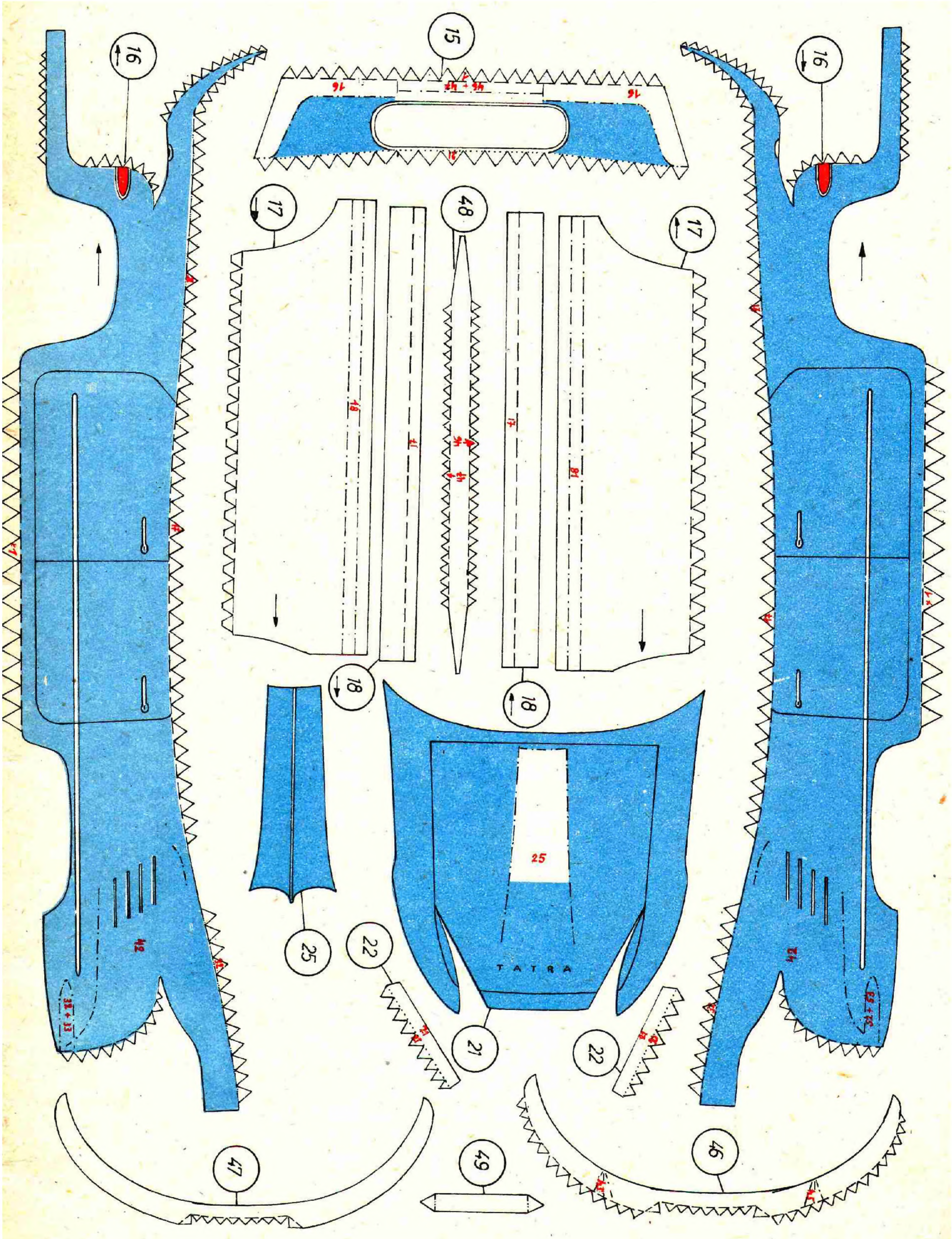
W NUMERZE TYM ZAMIESZCZONE ZOSTANĄ PLANY SAMOLOTU

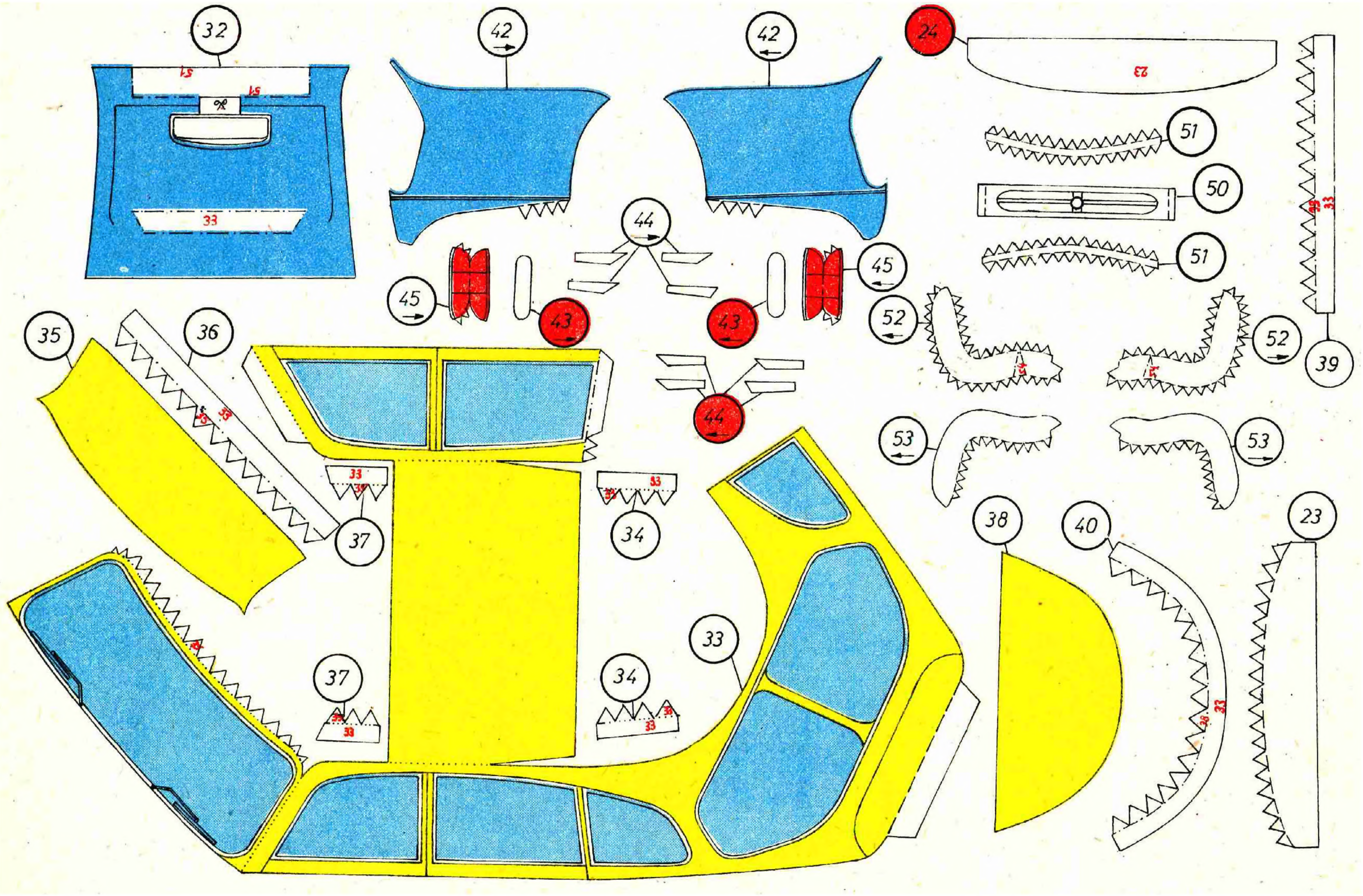
PZL - 37 „ŁOŚ"

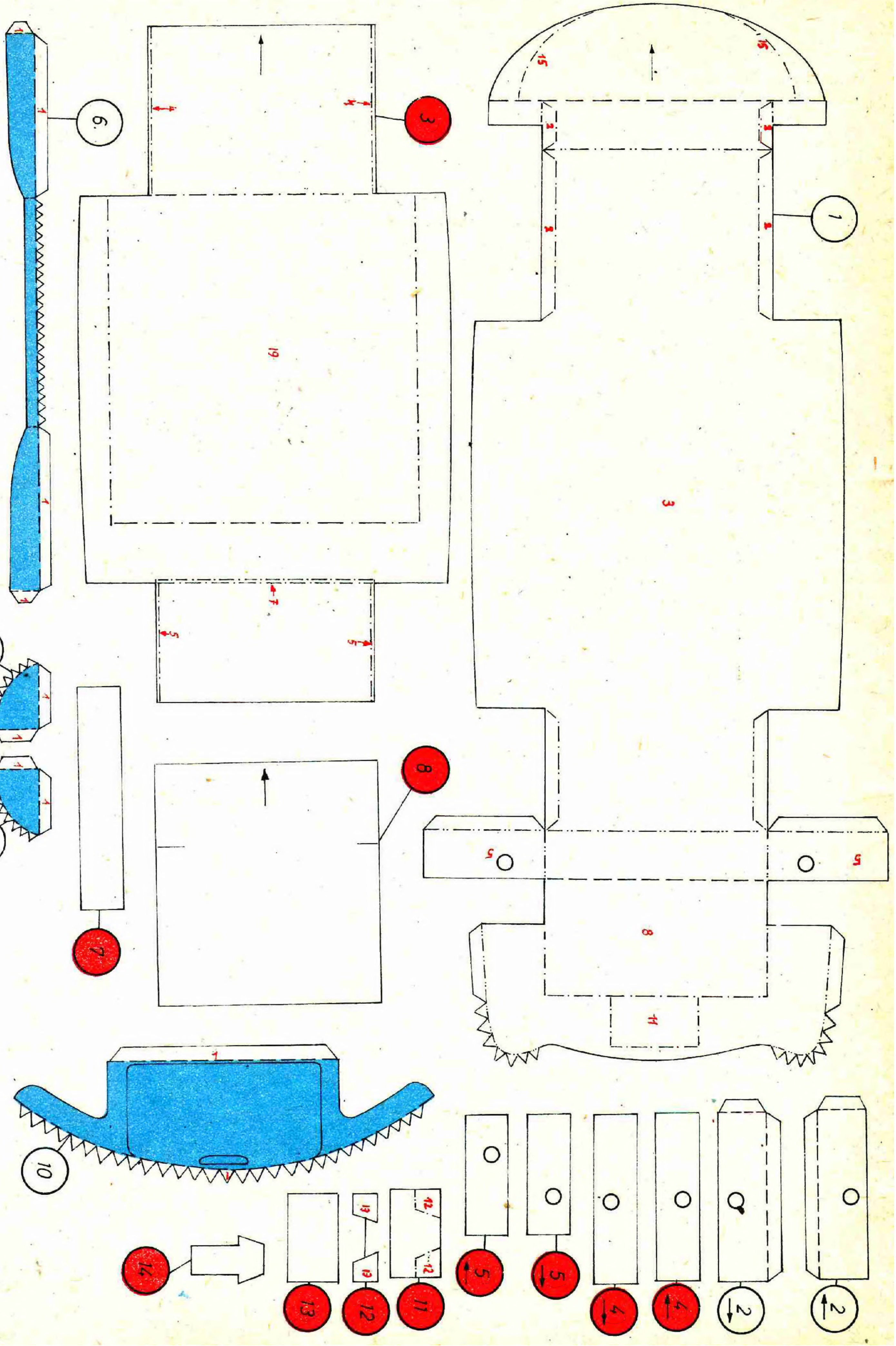


Adres Redakcji: Warszawa, ul. Chocimska 14, pokój 115, tel. 45-12-31, wewnętrzy 75
Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę przyjmowane są w terminie do dnia 15-go miesiąca poprzedzającego okres zamawianej prenumeraty — przez: Urzędy Pocztowe, listonoszy oraz oddziały i Delegatury „Ruchu". Można również zamówić prenumeratę dokonując wpłaty na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" — Warszawa, ul. Srebrna 12. Cena prenumeraty kwartalnej zł 13,50, półrocznej zł 27,00, rocznej zł 54.
Cena prenumeraty za granicę jest o 40% wyższa od ceny podanej powyżej.
Przedpłaty na tę prenumeratę przyjmuje na okresy kwartalne, półroczne i roczne Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" w Warszawie, ul. Wilcza 16, za pośrednictwem PKO Warszawa, konto Nr 1-6-100024.
Zam. nr 908. Nakład 30 025 egz. Z-5.

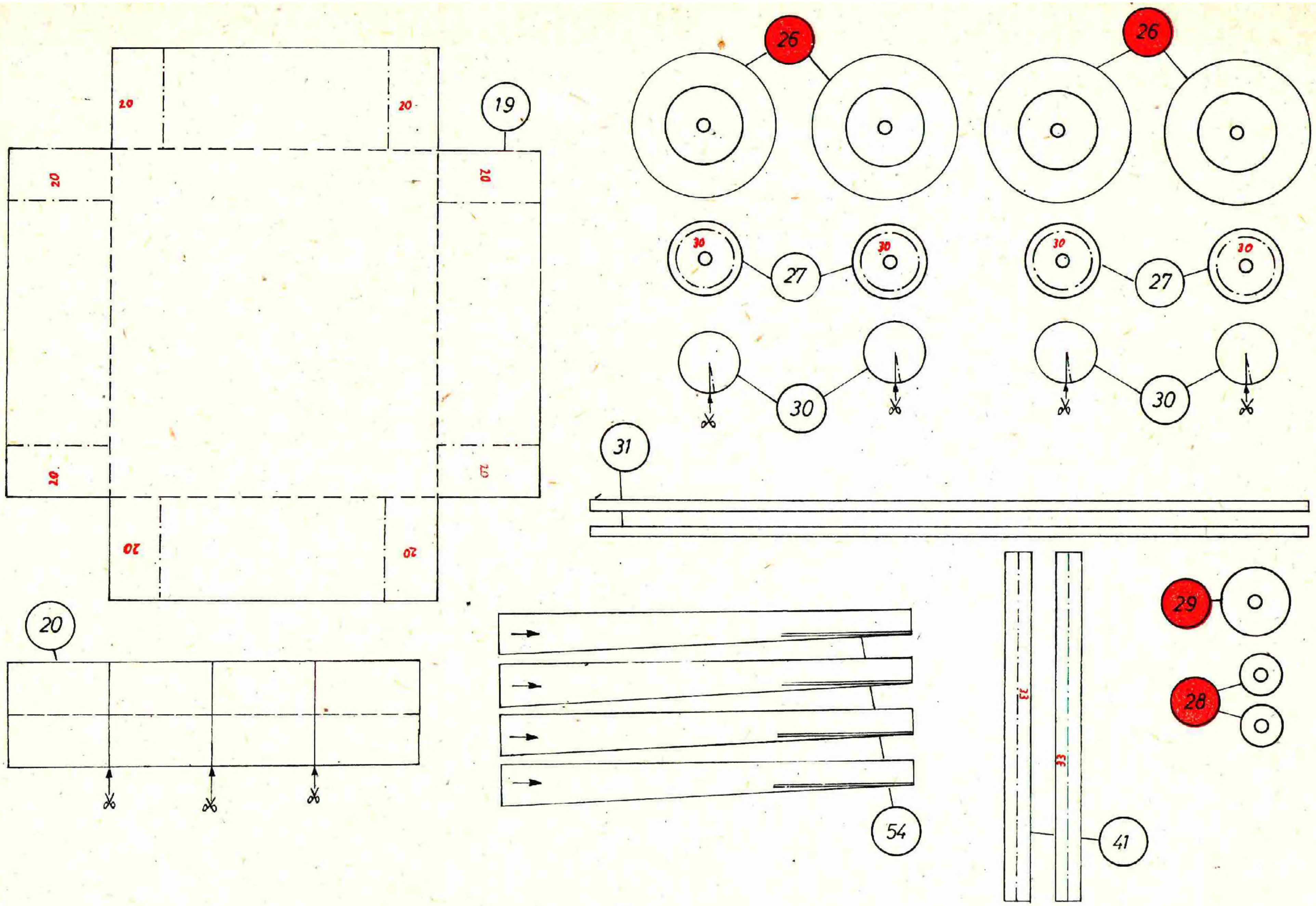
WYDAJE:
Zarząd Główny Ligi Obrony Kraju
Okładkę projektował
M. Niemczak


15
16
16
17
17
48
18
18
25
25
TATRA
21
22
22
42
42
47
49
46


32
42
42
24
51
50
51
39
44
45
45
43
43
52
52
35
36
44
53
53
37
34
38
40
23
33
37
34



6
3
1
19
3
15
6
6
7
8
5
8
11
10
14
13
12
11
5
5
4
4
2
2


19
20
26
27
30
31
54
41
33
29
28